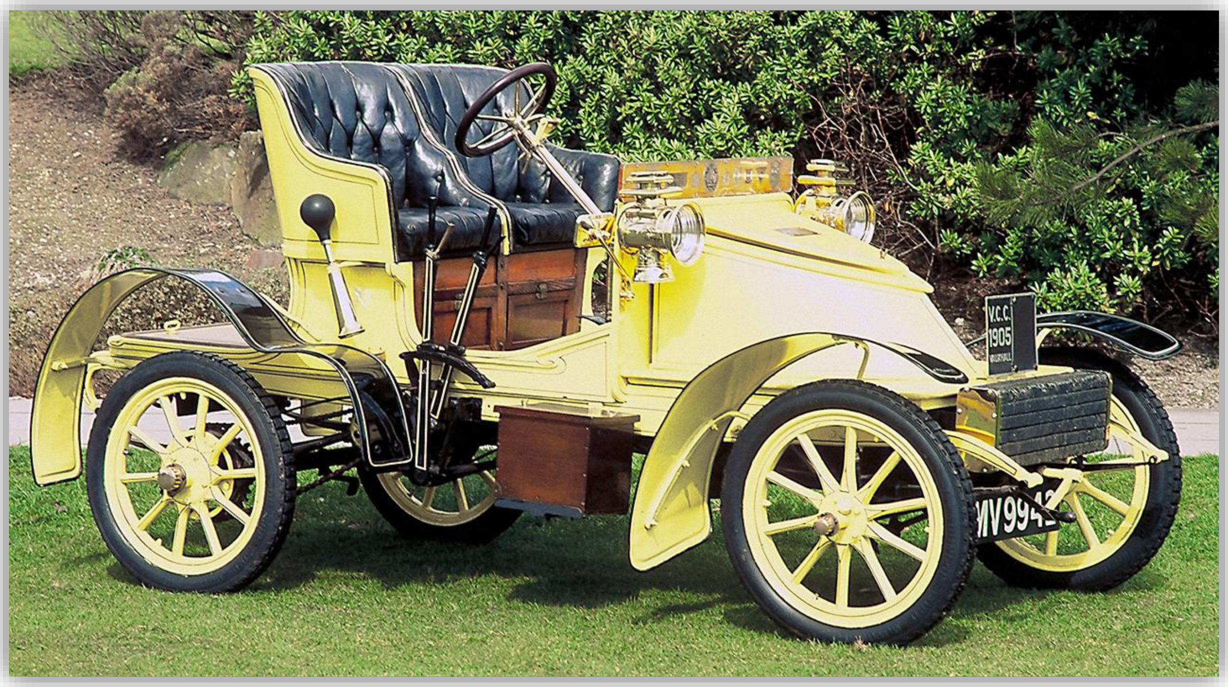


Vauxhall 7/9 HP 2-seater 1905 p

MOTORNYTT måndag 14 oktober
Föregående lördag 12 oktober

1. **Hård kritik mot autobromsen i nya bilar**
2. **Elon Musks nya rekordsiffra: Så många bilar levererade Tesla**
3. **Tesla finns inte om fem-tio år**
4. **Elon Musk har hjälpt oss mycket**
5. **Volkswagen bygger ny fabrik i Turkiet**
6. **Provkörning av Volkswagen T6.1 Multivan 2,0 TDI DSG7 4Motion**
7. **BMW försvarar extrema designen: ”Ibland vill vi chocka”**
8. **Provkörning av BMW X5 M50d**
9. **Tilltuffad Abarth 695 med fet vinge**
10. **Renault Alpine A110**
11. **Grattis Volkswagen Santana!**
12. **BMW M2 CS på Hockenheim**
13. **Superbilen ska slå hastighetsrekordet på land**
14. **Valtteri Bottas vann Japan GP i F1 och årets första VM-titel**
15. **Mercedes är världsmästare i F1 2019**

1. Hård kritik mot autobromsen i nya bilar

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-10-04 10:23

Föraren ska inte lita på att systemen alltid fungerar, visar ny studie.



Tesla Model 3 var en av modellerna i AAA:s autobromstest.

Förra året omkom 34 fotgängare i trafikolyckor i Sverige, och 241 skadades svårt enligt siffror från Transportstyrelsen. Biltillverkarnas motdrag har de senaste åren varit att införa autobromssystem som själva ska upptäcka och bromsa för andra bilar, fotgängare och cyklister.

Men som auto motor & sport visat tidigare kan systemen ofta ha svårt att upptäcka farorna, och nu kommer en ny rapport från amerikanska organisationen AAA som visar samma resultat.

Rapporten visar att även om autobroms kan fungera riktigt bra i vissa förhållanden och verkligen rädda liv stöter de också på allvarliga problem under andra förhållanden.

Svårt upptäcka fotgängare på natten

AAA har testat autobromssystemen i Tesla Model 3, Toyota Camry, Honda Accord och Chevrolet Malibu. Samtliga hade allvarliga brister i vissa testmoment.

I bara fyra av tio fall lyckades bilen bromsa för en fotgängare i dagsljus om bilen kördes i 30 km/h. Och det blir ännu värre på natten – då är de här bilmodellerna riktigt dåliga på att upptäcka fotgängare, vilket också medför att bilen varken varnar eller bromsar för dem.

I nästan nio av tio fall kunde bilen inte bromsa för ett barn som sprang ut mellan två bilar om bilen kördes i 30 km/h. Ingen av bilarna kunde heller bromsa för en fotgängare som gick över ett övergångsställe direkt efter att bilen svängt höger i en korsning, trots att bilen bara kördes i 25 km/h.

"Har potential att rädda liv"

Men trots bristerna är AAA övertygade om att systemen räddar liv och undviker skador.

"De här systemen har potential att rädda liv och bilköpare borde titta efter de här finesserna på sin nästa bil. Men de ska köra bilen som om systemet inte fanns. De kan inte ersätta en uppmärksam förare", säger Greg Bannon på AAA.

2. Elon Musks nya rekordsiffra: Så många bilar levererade Tesla

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-10-03, 09:55

Men nu måste siffrorna skruvas upp ytterligare om Teslachefens mål ska nås.



Tesla har levererat rekordmånga bilar under tredje kvartalet i år – men inte tillräckligt många för att nå upp till förväntningarna.

Totalt levererades 97.000 bilar. Jämfört med samma period förra året är det en ökning med 16 procent. Fyra av fem levererade Teslabilar är Model 3 och resten är Model S och Model X.

Teslachefen Elon Musk har satt som mål att leverera mellan 360.000 och 400.000 bilar i år, men då måste Tesla leverera mer än 105.000 bilar under fjärde kvartalet.

I ett pressmeddelande skriver Tesla att fokus nu ligger på att öka produktionen för att möta efterfrågan. Ett av greppen som Tesla blivit kända för är att ofta justera priserna och hur mycket Superchargerladdning som ingår vid nybilsköp, för att öka efterfrågan, något som kan innebära plötsliga prishöjningar och prissänkningar.



Teslas revansch: Nya rekordsiffror efter dåligt första kvartal

Klagar på dålig kvalitet: "Tesla är i ett servicehelvete"

Tesla kör om nästan alla andra – Model 3 in på femteplatsen

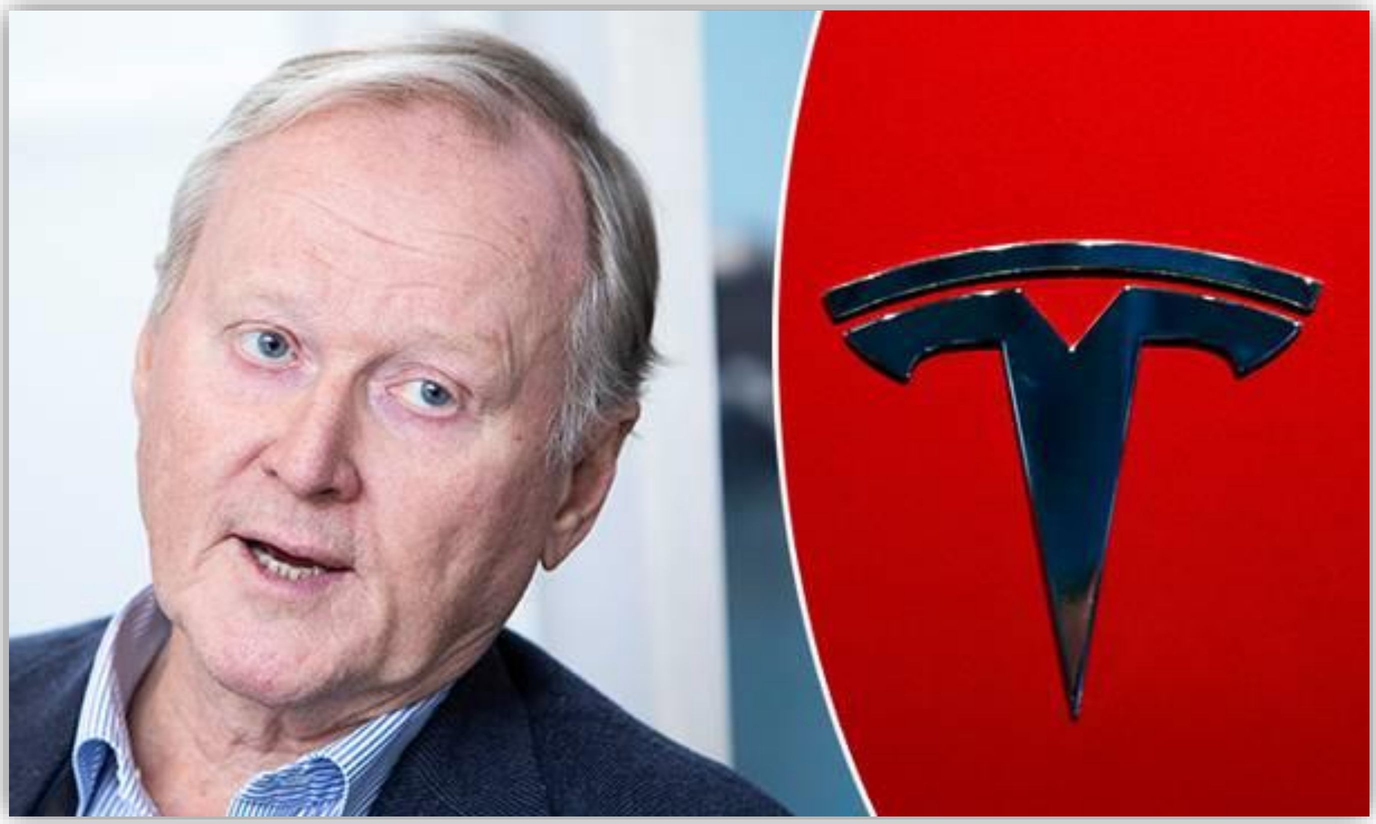
NyTeknik

3. Leif Östlings utspel: Tesla finns inte om fem-tio år

TT

2019-10-03 09:25

Förre vd:n för Scania Leif Östling tror inte att Tesla blir ett framtidsnamn inom bilindu-strin. Östling, som för närvarande sitter i koncernledningen för biljätten Volkswagen, sä-ger i en intervju med DI.



– Tesla har gjort en bra grej genom att få fram elektrifieringen men de har mycket att lära när det gäller kvaliteten. Framåt är det bilindustrin som kan den. Jag tror inte att Tesla finns på marknaden om 5-10 år.

Enligt Östling står branschen inför en utmaning att ta fram ny batteriteknik och Tesla går inte i bräschen.

Läs mer: Tesla bommade leveransmål – trots rekord

– Jag tror inte att det är Tesla som står för den nya tekniken, men de har gjort ett väldigt bra jobb genom att kicka i gång det här, säger han i intervjun.

TT

RECHARGE

4. Volkswagenchefens ärliga svar: "Elon Musk har hjälpt oss mycket"

Av Alrik Söderlind, Publicerad 2019-10-03, 06:20

Volkswagens chefsstrateg hyllar Teslachefen, är inte rädd för kinesiska utmanare och förklarar hur Volkswagen ska lyckas med elbilssatsningen.



Volkswagen ID 3 är startskottet för koncernens jättesatsning på elbilar.

Volkswagen har inlett koncernens största satsning någonsin. Miljardbelopp plöjs ned i utvecklingen av elbilar och det är ID 3 som är först – och viktigast.

På bilsalongen i Frankfurt fick vi en pratstund med Michael Jost, chefsstrateg på Volkswagen, som berättar att koncernen ska vara helt klimatneutral 2050. Detaljerade planer finns för 22 miljoner elbilar.

"När det beslutet var fattat kom planen automatiskt. Senast 2040 säljs den sista förbränningsmotorn. Räknar vi baklänges betyder det att vi visar vår sista plattform med förbränningsmotorer 2026, och 2033 kommer den sista bilen på den tekniken. Det låter som att 2050 är långt fram, men besluten måste tas redan nu."

- **Hur ser ni på vätgas?**

"De kommer runt 2024, men andelen blir låg. Elbilar är mer energieffektiva, men när vi har mer ren el kan vi börja tillverka vätgas och vätgasbilar."

- **Ser du massarbetslöshet eftersom elbilar är enklare att bygga och kräver mindre service?**

"Nej, jag tror det blir mer jobb i framtiden! 80 procent av värdet i olja är råoljan, resten är raffinaderier och så vidare. Men i den nya världen med grön energi kommer 80 procent av affären vara hantering av elektriciteten, laddföretag, energihantering, att lagra och transformera elektricitet. Energi är det nya spelet. Bilföretag kan bli energiföretag. Att transportera el kan låta enkelt men elen måste kanske från vindkraftverk i norr till fabriker i söder. Vem ska lagra, transportera, ta betalt, det här är ett komplicerat system."

Tre olika navigationssystem – och inget fungerar bra

• Bilar går samtidigt från att vara komplicerade mekaniska produkter till programvara?

"Exakt, vi måste göra vår egen mjukvara, vi blir en digital plattform, inte bara en bilplattform där vi redan är mästare. Idag har vi exempelvis tre olika navigeringssystem i våra bilar och inget fungerar helt bra och vi äger inget av dessa. I framtiden ska vi ha ett som vi utvecklat själva."

"När materialkostnaden i bilarna går ner måste vi investera i mjukvara. Våra bilar kommer också kunna uppdateras och bli mer värda efter några år. Bilarna kan bli snabbare, säkrare, få ny instrumentering, vissa saker kan kosta extra. Elon Musk har hjälpt oss mycket. Idag säljer vi vår bilplattform, bland annat till Ford. Nästa steg kan bli att sälja vår elektroniska plattform, vår mjukvara."

Läs också: [Bakslaget för Volkswagen: Nu åtalas högsta ledningen]



Michael Jost är chefsstrateg på Volkswagen.

• Vem kör bilen i framtiden, vem äger bilarna och blir de fler eller färre?

"Vi tror på 70–80 procent egna bilar men VW kan absolut bli en utmanare till Uber, jag är inte rädd för Uber eller Didi. I stora städer kan det bli 20–30 procent färre bilar och det kommer bli fler småbilar, det är en klar trend. Fler bilar på samma yta. Pris under 20.000 euro, körsträcka 22 mil. Oljebilar är det förgångna. Priset på olja kommer att gå upp med nya oljeskatter, skillnaden mellan att köra på el och olja kommer att bli dramatisk."

Självkörande bilar om tio år

• Självkörande bilar, när kommer de?

"Vi ser absolut transport som en service som vi kommer att erbjuda. Om fem år har vi autonoma bilar som klarar sig i sitt område vid bra väder. Men det tar kanske tio år innan de kör från stad till stad. Affären med att sälja transport kommer när föraren inte längre behövs. Tvärtemot vad vissa tror kommer varumärket bli mycket viktigt, de med bra varumärke kommer att få mycket mer betalt, så vi jobbar med att stärka våra varumärken."

• Hur viktig är infrastrukturen?

"Det är den stora utmaningen! Vi kommer kunna leverera bilar tillräckligt snabbt, men är infrastrukturen lika snabb? I Tyskland är det 60 månaders handläggningstid för att få bygga ett vindkraftverk."

- **Så till sist, hur ska ni klara anstormningen av kinesiska tillverkare?**

"De är snabba, allt går snabbt i Kina. Där byter man mobiltelefon två gånger per år, här i Europa ligger snittiden på två år. Vi måste hitta bra partnerskap i Kina och de kan behöva oss. Men vi behöver utmaningen för att vara tillräckligt snabba, vi vill inte somna. Och, jag är inte rädd för de kinesiska bilarna, de är dyrare än våra på grund av deras höga produktionskostnader. Men det blir en spännande utmaning för oss att hitta unga programmerare som inte vill till Kalifornien, utan till oss."



Volkswagen ID 3 officiell – nya "folkelbilen" kostar från 350.000 kronor



Klart: Ford får en "snabbstart" för nya elbilar – tack vare Volkswagen



Volkswagen kapar priset på e-Golf – 41.000 kronor billigare



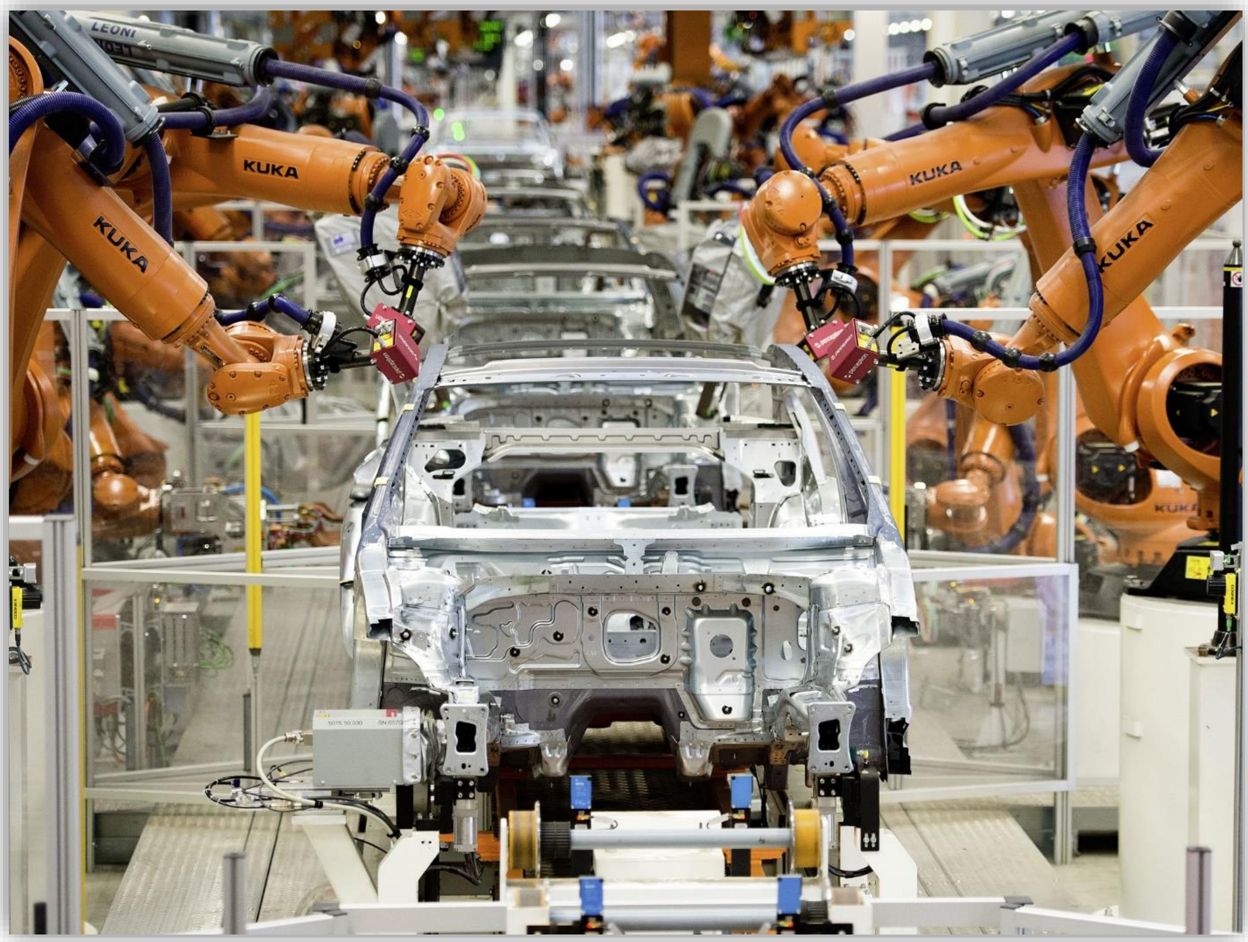
Alrik Söderlind

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. Volkswagen bygger ny fabrik i Turkiet

Peter Klemensberger 2 oktober 2019

Volkswagen Passat och Skoda Superb ska skruvas samma i en helt ny fabrik i turkiska Manisa. Allt för att ge plats för elbilsproduktionen i väst.



Volkswagen bygger en ny fabrik i turkiska Manisa. Det visar ett dokument som Automotive News har tagit del av. Fabriken ska ha en produktionskapacitet på 300 000 bilar per år och skapa 4 000 jobb i området, underleverantörer medräknade.

Fabriken ska stå klar 2022 och förse Östra Europa, Asien och Mellanöstern med fordon. Turkiets egna personbilsförsäljning har dock sjunkit med hälften jämfört första halvåret 2018.

The tredjedelar av de bilar som sätts samman i fabriken kommer att vara Volkswagen Passat – de övriga Skoda Superb.

Förra veckan nåddes vi av nyheten att kommande Volkswagen Golf Sportscombi ska byggas Wolfsburg och inte Zwickau som tidigare. Anledningen är att bereda plats för tillverkningen av märkets kommande elbilsmodeller. Det är av samma anledning som nu fabriken i Turkiet byggs. Fabriken i Emden (bilden ovan), som i dag bygger Passat ska bli en elbilsfabrik.

Tidigare var det sagt att Passat skulle byggas i Skodas fabrik i Kvasiny från och med 2023 men flyttas alltså även Skodas tillverkning av Superb därifrån.

Fabriken i Manisa, fyra mil nordöst om Izmir, beräknas att kosta en miljard euro att bygga – cirka 10,8 miljarder kronor.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6. Provkörning av Volkswagen T6.1 Multivan 2,0 TDI DSG7 4Motion

Hans Hedberg 5 oktober 2019

Allra första generationen av Volkswagen Transporter dök upp strax efter andra världs-kriget och blev själva sinnebilden för motorfrakt av folk och varor. Fortfarande efter 70 år är modellen populär i de flesta läger. Vi kör den kraftigt omarbetade versionen, omdöpt till generation "T6.1".



Lika bra att säga det med en gång. Jag gillar Folkabussen skarpt. Alltifrån första generationen T1 av Volkswagen Typ 2 – Typ 1 var ju personbilen "Bubblan" – som jag kört en hel del, fram till de moderna T6-generationerna. Volkswagen Transporter har alltid gett en glädje tillbaka, vare sig det handlar om enkel sofflytt, galen festivalresa eller som praktisk hyrbuss.

Typ 2-beteckningen ströks för övrigt redan i och med att svansmotorkonceptet övergavs till förmån för tvärställd vattenkyld motor och framhjulsdrivning när generation T4 lanserades hösten 1990 men VW-fantaster använder fortfarande Typ 2 för att snobbigt benämna Transporter-serien.

Nu har Transporter och den lyxigare Multivan uppdaterats, den tidigare T6-beteckningen är ersatt med det något kryptiska "T6.1" för att märka ut nyhetsvärdet extra. Utomlands kommer Volkswagen själva även använda sig av "Bulli", det tyska smeknamnet på Transporter. Namnet sägs ha (minst) två förklaringar – den torftiga är sonika sammanslagningen av tyskans "Bus" och "Lieferwagen" (distributionsvagn), en mer verklighetsnära förklaring stammar från orden "bullig" (biffig) respektive "bulle" (tjur).



Något ändrad baklampdesign är det som skiljer T6.1 från tidigare T6.
Multivan är en kameleont som fixar vardagen på ett lyxbussigt vis.

Även i Sverige hade Bulli varit roligare än T6.1, som nu ska vara mer ”Ett, med sin omvärld”, något som någon marknadsförare tvångsmässigt förklarar nomenklaturskiftet. Det får vara hur som med den saken men nya T6.1 närmar sig märkets personbilar allt mer. Särskilt när det gäller fullsmetade Multivan, minibussen som är alla familjeföräldrars våta dröm.

I och med att den nya T6.1-plattformen omarbetats i både hård- och mjukvara med bland annat elektromekanisk styrservo har VW-teknikerna uppdaterat och anpassat en hel del av den utrustning vi tidigare sett hos bland annat folkvagnarna Golf och Passat, listan är lång: Lane Assist, Park Assist 3.0, Rear Traffic Alert, Rear View, Sign Assist, Trailer Assist, Side protection system, Manoeuvring brake function och Cross Wind Assist. För att nämna några.

Det sist nämnda, Cross Wind Assist, märks verkligen när jag kör de spikraka motorvägarna ut ur Amsterdam. De platta nederländska slätterna ger fri fart för friska fläktar från Nordsjön som kan vara extra lömska just när man kört om stora långtradare. Sidvindstabilitetssystemet känner av snedkrafterna och balanserar upp VW T6.1 Multivan utan att jag som förare blir överraskad.

Allt hårdare avgasreningskrav gör att T6.1 endast erbjuds med ett motoralternativ, tvåliters diesel 2,0 TDI. Maskinen uppfyller Euro 6d TEMP EVAP och finns med fyra olika effektuttag – 90, 110, 150 respektive 199 hästkrafter. Den sista med bi-turbofunktion, därav den höga utsönd¬ringen. Multivan finns enbart med de två starkaste alternativen, kopplade till en sjuväxlad DSG7 dubbelkopplingslåda om tillägget 4Motion fyrhjulsdrift kryssats i.

Utrustningsnivåerna heter Comfortline respektive Highline samt coolingen California som går att övernatta i, upp till fem sovplatser erbjuds. Exakta priser för den svenska introduktionen är inte spikat – även om orderböckerna redan är öppna – men räkna med en prisökning på cirka 15-20 000 kronor, vilket skulle betyda att Multivan 2,0 TDI 150 Comfortline skulle starta med ett på-gatan-pris runt 360 000 kronor.

Bakom ratten på T6.1 Multivan är instrumentbrädan helt ny vilket innebär dubbla digitala skärmar, en som mätarkluster (10,25 tum) och en högt mittplacerad 9,2-tums infotainmentskärm. Användarlogiken är precis densamma som hos exempelvis Passat, har man kört en sådan nyligen är det en barnlek att hitta rätt bland alla menyval.



Hans Hedberg har inga problem att få plats ”bakom sig själv”.
Vi önskar ännu fler USB-uttag hos T6.1!

Utformningen gör att den tidigare praktiska flaskhållaren nere vid växelspaken skippats, nu finns varsitt hål uppe vid a-stolparna att stoppa sin färdvätska i. Ovanpå instrumentbrädan finns flera nytillkomna avdelade fack för allehanda saker och ting, 12-voltsuttaget är perfekt för bud-bilsfirmors logistik-läsplattor. Men ljusa föremål placerade på instrumenthyllan speglar sig förrädiskt när solen ligger på genom vindrutan.

Överlag har designteamet sett över och förfinat grundfunktionen hos nya Transporter, de tidigare stora dörrfacken är nu avgrundsdjupa nog för att rymma en extra, för nöd-tillfället snabbt uppfiskad, varningstriangel – smart tänkt där. Utrymmena är lika slösande som alltid, hivar man ut alla de tunga baksätena ryms 5,8 kubikmeter. Vill man ha med sig den stora packningen och ändå alla passagerare rekommenderas den 40 centimeter förlängda versionen.

Men all lyx hos Multivan kostar, och det nöter inte bara på plånbokslädret. Tjänstevikten för en fullsmetad version är mindre än ett halvt ton vilket gör det lätt hänt att köra med överlast om allt pick och pack är med på den vida färden.

Amsterdam är lika vacker som den ständigt växlar uttryck. Smala passager, trånga kanaler, vindlande broar, nytrendig arkitektur blandat med självfixade skjul – allt går hem i denna metropol. Jag hajar till när jag rödljusstoppar utanför ett skyltfönster med levande nakendans. Ur takt är tiden.

Mer Nederländerna och Transporter: Ben Pon var en holländsk affärsman som ville bli generalagent för omstartade Volkswagen efter kriget. När han besökte produktionen i Wolfsburg 1946 såg han ”Plattenwagen” (se bild nedan), ett enkelt truckfordon av egen konstruktion med flak framför föraren som på en flakmoped. Pon insåg att Volkswagen skulle kunna bygga ett mycket bättre transportfordon baserat på komponenterna från Typ 1.



Efter andra världskriget var det brist på gaffeltruckar i Tyskland. Därför lät man till Wolfsburg-fabriken bygga Plattenwagen, som vi ser på bild här. Baserad på Typ 1 (Bubblan) blev den en föregångare till Typ 2 (Folkabussen).

1947 fick Pon generalagenturen för Holland och blev därmed den första att sälja Volkswagen utanför Tyskland, men han hade inte släppt tanken på ett transportfordon baserat på Typ 1. Han återvände till Wolfsburg med sin skiss och skrev ner några grundprinciper till vad som skulle bli Folkabussen, Typ 2. Originalskissen finns bevarad och är daterad den 23 april 1947, ett viktigt datum för Bulli-folk i hela världen.

1948 byggdes en första prototyp, Typ 23 men bottenplattan från bubblan var för vek, man fick ta fram en helt ny kaross. När man testade de första prototyperna i vindtunneln på universitetet i Braunschweig kapades luftmotståndet från 0,75 till 0,48 delvis genom det bulliga och V-formade nospartiet. 1949 godkändes prototypen för produktion vid Volkswagens fabrik i Wolfsburg. Resten är modern bilhistoria.

Numera byggs alla Transporter i Hannover, Tyskland eller Poznan, Polen. ”Volkswagen Multivan!” blir ofta svaret på den eviga frågan om vilken som är respektive redaktionsmedlems favorit (familje)bil nummer ett. Särskilt då utrustad med starkaste motorn, fyrhjulsdrivning och automatlåda. Men väljer man framhjulsdriven 150-hästarsversion med sexväxlad manuell låda sparas mer än 100 000 kronor, värt att ta i beaktande. Och då kommer Folkabussen ruskigt nära ormboet med Volvo V90, Audi A6 Avant och BMW 5-serie Touring. Kanske läge att våga bryta normen i villaområdet och på firmabilsparkeringen?

Skippar man att köra lyxig Multivan men ändå vill ha många sittplatser att skjutsa på finns snikversionen Kombi och mellanvarianten Caravelle att välja för en lägre peng.



Ny instrumentbräda med dubbla skärmar.
Nackdelen är att de mittersta utblåsen hamnar långt ut till höger.

Hur var det då med tycka-om-känslorna för nya T6.1? Jo, att det svårdefinierade begreppet bilkänsla förstärks ju enklare utrustningsgraden är hos Transporter-serien. I samband med provkörningen av Multivan fanns T6.1-varianter i de allra flesta tänkbara drivline- och karosskonfigurationer. Slår mig i kompanjonskap med en verklig slitvarg, dubbelhyttspickup med femväxlad manuell låda och 110 hästkrafter. Grå (färg ”Ascotgrau”) inifrån och ut med lägsta utrustningsgrad innebär galonplastklädsel, innerdörrsidor av papp, stora stagmonterade sidobackspeglar, analog instrumentering och högsta bruksvärde. Gråvargen har faktiskt till och med en mugghållare invid växelspaken. Bara en sådan sak.

Det här är nytt!

Säkerhet
Med uppdateringen till nivå T6.1 blir VW:s Transporter-serie än mer personbilslik. Både passiva och aktiva system håller hög klass.
Design
Front, fälgar och färger samt helt ny instrumentbräda har tillkommit. T6.1 uppfattas fräsch och i vissa stycken ny.
Styrning
El-mekanisk servo som trots det stora formatet och all vikt gör T6.1 trevlig att ratta.
Infotainment
Precis som med säkerhetsnivån har T6.1 begåvats med personbilslikt gränssnitt som är kompatibelt med både Apple och Android.



Numera byggs alla Transporter i Hannover, Tyskland eller Poznan, Polen.

Tre frågor



Albert Kirzinger
designchef Volkswagen Transportbilar.

Namnet "T6.1", vad betyder det?
– 1:an är ett sätt att skilja ut den nya versionen från T6 utan att för den skull säga att detta vore en helt ny T7. Den kommer snart dock…
T6 visades som ett tufft "Alltrack"-koncept 2015. Kommer T6.1 i vildmarksutförande?
– Jo, det var på Genèvesalongen -15 som vi visade upp Alltrack-bilen. Enligt våra studier är inte marknaden mogen för en dylik version. Men T6.1 går i alla fall hemma i Tyskland att extrautrusta i "Panamericana"-utförande med 4Motion, förhöjd markfrigång och aluminium-durkar på golvet med mera.
Vad är designteamet särskilt stolta över?
– Att vi behållit den robusta Transporter-känslan samtidigt som exempelvis Multivan förfinats i detaljer och hela det interaktiva gränssnittet. Vi har ägnat mycket tid åt att finna på fack, stuvutrymmen och andra funktioner som underlättar VW-livet för både förare och passage-rare.

Volkswagen T6.1 Multivan 2,0 TDI DSG7 4Motion

Pris

651 400 kronor.

Motor

Diesel. Tvärmonterad 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kamrem. Kompression 15,5:1 Borrning/slag 81,0/95,5 mm, cylindervolym 1 968 cm3. Max effekt 199 hk (146 kW) vid 4 000 r/min, max vridmoment 450 Nm vid 1 400 r/min.

Kraftöverföring

Motor fram, fyrhjulsdrift. 7-växlad dubbelkopplingslåda.

Fjädring/hjulställ

Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänkar. Bak multilänkaxel.

Styrning

Elservo. Vändcirkel 11,9 meter.

Bromsar

Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul

Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum. Däck fram 255/45 R18.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 300, längd 490, bredd 190, höjd 197, spårvidd f/b 162/163. Markfrigång 17. Tjänstevikt ca 2 585, maxlast ca 495, max släpvagnsvikt 2 500. Tank 70/80 liter. Taklast 100. Bagagevolym (VDA-liter) i. u.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 9,5 s, toppfart 200 km/h.

Bränsleförbrukning (NEDC): Stad 1,04, landsväg 0,71, blandad körning 0,83 l/mil. CO2 217 g/km. Bränsleförbrukning (WLTP): Låg 1,25, medium 0,98, hög 0,83, extra hög 0,94, blandad 0,97 l/mil. CO2 253 g/km.

Garantier Nybil 2, vagnskada 3, rost 12 lack 3 år.

Skatt 15 472 kronor per år de tre första åren, därefter 4 125 kr/år.

Rivaler



Mercedes V 250 d 4Matic Avantgarde
V-klass är ännu mer personbilslik men upplevs inte lika robust. En fråga om tycke och smak. Samt en hel del om bilhandlarrabatter.
Pris: 610 525 kronor



Volvo V90 D5 AWD Inscription
Yttermåtten är i det närmaste identiska men folkabussen innebär högre komfortklass och mer utrymme. D5-motorn är dock rena raketen.
Pris: 502 900 kronor.



GALLERI
Volkswagen Multivan 6.1
7 bilder

7. BMW försvarar extrema designen: ”Ibland vill vi chocka”

Av Alrik Söderlind, Publicerad 2019-10-03 18:57, uppdaterad 2019-10-04 09:35

"Ingen som kritiserar vår design köper våra bilar så det spelar ingen roll" säger design-chefen.



Ingen lämnades oberörd när BMW visade upp Concept 4 på bilsalongen i Frankfurt – fronten med de enorma njurarna väckte en hel del känslor hos våra läsare. Och det är inte första gången: tidigare i år skrev vi om njurarna på BMW X7.

Men för BMW:s designchef Domagoj Ducek handlar det om att göra något istället för inget alls.

• De stora njurarna på BMW:s bilar, med exempelvis BMW Concept 4, har fått utstå mycket kritik. Vad är strategin bakom designen?

"Det handlar inte om dåligt eller bra utan om att vi gör något. Ibland vill vi chocka. I design finns inte rätt eller fel, människor har olika smak, vi fick mycket skäll för X6 när den kom. Men det blev en storsäljare, och nästan alla andra tillverkare har följt efter."

• Ska alla BMW-bilar får stora njurar?

"Nej, vi kan inte göra lika extrema saker med exempelvis en 5-serie som med en X7. Alla kunder ska få den produkt som är rätt för dem. Vill man ha en X7 gillar man att bilen syns och utstrålar självförtroende. Vi vill leda utvecklingen och starka karaktärer är viktigt. Kunderna vill ha unika bilar och vi kommer exempelvis skilja 3- och 4-serien mer åt än vad vi tidigare gjort."

• Vad anser du om de som hatar den nya designen?

"Ingen som kritiserar vår design köper våra bilar så det spelar ingen roll. Vad kunderna efter-frågar är den enda sanningen och vi skulle kunna sälja fler X7 än vi tillverkar. Det är den enda sanningen, det är den enda punkten där jag blir bedömd av ledningen."

• Skiljer sig kinesiska kunder från europeiska?

"Nej, kineserna vill inte ha bilar som är speciellt designade för dem, de vill ha en äkta BMW. När det gäller njurarna ska man inte vara rädd att förändra former och storlekar. På 1970-talet hade man utsvängda jeans, nu har man smala ben. Allt förändrar sig men det viktiga är att man känner att det är en äkta BMW, att man får mer och att vi är tydliga."

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

8. Provkörning av BMW X5 M50d

Glenn Lindberg 6 oktober 2019

Man kan beskylla BMW för att vara aningen tondöv. BMW X5 M50d har en 400 hästkrafter stark dieselmotor med hela fyra turbo. Lirar kanske inte helt rätt i samhällsdebatten – men med det sagt, den är också väldigt väldigt bra.



Det är lika bra att börja med det göttigaste: vad har BMW och Bugatti gemensamt på dagens bilmarknad? Har du läst ingressen vet du redan svaret. De är de enda två bilmärken i dag som under huven erbjuder inte två, inte tre – fyra! – turbosnurror i sina produktionsbilar. Bugatti lyckades redan 1991 att stoppa in fyra turboaggregat i supersportbilen EB 110, de gjorde samma sak med efterträdaren Veyron, och nu senast i Chiron.

Förvisso sitter det inte en åtta liters W16-motor på 1 500 hästkrafter i BMW X5 M50d, här är det rak diesel på tre liter som gäller. Man kan tycka vad man vill om turbohetsen, men ingenjörsmässigt är det imponerande. De fyra turboaggregaten är uppdelade i två par, ett par som arbetar på högt tryck och ett par på lågt. Tre av dem är konstant aktiva vid normal körning, och varvar du över 2 500 r/min går det andra högtrycksturboaggregatet in. Vid extra tung högerfot kopplas turboaggregaten med lågt tryck bort för snabbare acceleration.

0–100 km/h går på 5,2 sekunder, något BMW ändå ska ha en ryggdunk för. Bilen väger ju trots allt en bit över två ton. Men X5 M50d är ingen sportbil för det, självklart är accelerationen stark likt två frustande oxar, men den verkliga ”kicken” uteblir. Jag menar, det står ju ändå ett M där i modellbeteckningen?



Invändigt är det gott om utrymme, och körställningen är riktigt bra.

Upplevelsen påminner mer om att sitta på ett X2000 som flyter genom ett somrigt Sverige – mjukt, ljudlöst och betryggande. Paradgrenen stavas helt klart komfort. De 400 hästarna tycks alla trätas med munkavle, vid normal landsvägskörning hörs dieselmotorn i princip inte alls. Och även om provbilen är utrustad med familjepizzorna Pirelli P-Zero 275/35 R22 letar sig inte mycket däckljud in i kupén. Ljuddämpning i absolut världsklass! Att den åttaväxlade automatlådan även den är kanon gör inte saken sämre.

Invändigt är det gott om utrymme, och körställningen är riktigt bra. Något annat vore en skandal. Bredvid den Orrefors-inspirerade växelväljaren (blink blink, Volvo) sitter fortfarande hockeypucken iDrive. När den kom 2001 i BMW 7-serie var den ett sjumilakliv framåt och gjorde BMW ledande på styrning av infotainmentsystem. Det håller fortfarande, men konkurrenterna har kommit ikapp och delvis passerat. Mercedes system som de själva kallar MBUX, Volvos Sensus och Teslas Google-baserade jätteskärm för att nämna några.

Under denna provkörning blev den blandade förbrukningen 0,78 l/mil. Något som skrämmer är den tunga malusskatten på 10 893 kronor de första tre åren. Fram till årsskiftet beräknas skatten på NEDC-körcykeln, nästa år gäller nya regler och malus beräknas då på den strängare WLTP där X5 M50d släpper ut 220 g/km CO_2. I skrivande stund 15 834 kronor de första tre åren. Aj.

Superlativen har haglat, men en viss känsla av överflöd består. Behöver man 400 hästkrafter och fyra turbo? Det kan bara du besvara. Kanske stillar den din hunger i väntan på X5 M som förväntas få 600 hästkrafter. I vårt TEST (nr 2/2019) av den mer sansade xDrive30d med 265 hästkrafter fick X5 högsta poäng – 10! – i motor/kraftöverföring med orden ”bästa dieselmotorn på marknaden”. Jag personligen nöjer mig med den.



Plastkåpan signalerar att sex cylindrar döljer sig därunder. Och nästan lika många turbos.

Det här är nytt!

Motor

Hatten av för ingenjörerna. M50d har kraften direkt när du behöver den, även om den inte är explosiv. Någon turbolagg märks aldrig.

Turbo

Fyra stycken!





En av bilvärldens bästa platser? Bekvämt är det i alla fall. Självklart kostar det därefter.

BMW X5 M50d

Pris 900 600 kronor, säljs nu.

Motor Diesel. Längsmonterad 6-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar per cylinderbank. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Cylinderavstängning. Fyra turbo. Kompression 16,0:1. Borrning/slag 84,0/90,0 mm, cylindervolym 2 993 cm3. Max effekt 400 hk (294 kW) vid 4 400 r/min, max vridmoment 760 Nm mellan 2 000-3 000 r/min.

Kraftöverföring Motor fram, bakhjulsdrift. 8-växlad dubbelkopplingslåda.

Fjädring/hjulställ Skruvfjädring, luftfjädring tillval, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel med 5 tvärställda länkarmar.

Styrning Elmotordriven servo. Vändcirkel 12,6 meter.

Bromsar Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul Lättmetallfälg. Fälgbredd 10,5 tum. Däck 275/35 R22.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 298, längd 492, bredd 200, höjd 175, spårvidd f/b 168/169. Markfrigång 21. Tjänstevikt 2 275, maxlast 820, max släpvagnsvikt 3 500. Tank 80 liter. Bagage-volym (VDA-liter) 650-1 870 liter.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 5,2 s, toppfart 250 km/h.

Bränsleförbrukning
(NEDC): Blandad körning 0,68 l/mil. CO_2 172 g/km. Räckvidd 117,6 mil. Bränsleförbrukning (WLTP): Blandad körning 0,84 l/mil. CO_2 220 g/km.

Garantier Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 5 år.

Skatt 10 893 kronor per år under de tre första åren, därefter 4 526 kronor per år.

Rivaler



Porsche Cayenne S

Ett litet steg upp i effekt (440 hk) och mer sportbilskänsla än X5 M50d. Samtidigt svindyr, frånpriset ger inte mycket extrautrustning. Pris: 925 000 kronor.



Volvo XC90 T8 Twin Engine

Volvos laddhybrid låter dig glida runt med rent samvete på Hornsgatan i Stockholm med 390 hästkrafter tillgängliga i drivlinan.
Pris: 819 900 kronor.



GALLERI
BMW X5 2019
73 bilder

Feber

9. Tilltuffad Abarth 695 med fet vinge

Av Bobby Green

2019-10-04 kl 17:00

Firar Abarth 70 år



FILM: ***https://youtu.be/B_Hj8Ar-_gQ***

Det finns antagligen fler specialversioner av Fiats lilla modell 500 än det finns elscootrar i vattnet och nu kommer ytterligare en - Abarth 695 70° Anniversario. Den firar att Abarth fyller 70 år i år och kommer bland annat med ett skärmbreddningskit och en takvinge som man kan justera manuellt i inte mindre än tolv stycken olika lägen. Lacken heter Monza 1958 och den är en hyllning till den första lilla 500 Abarthen som satte sex stycken rekord på Monza just 1958. I övrigt får bilen ett sportavgassystem med fyra stycken ändrör, 17-tum stora fälgar och röda Brembo-ok som klämmer åt 305 millimeter stora bromsar innanför dessa. Insidan får skålade sportstolar från Sabelt och givetvis även en plakett som talar om att du sitter i ett av de 1949 stycken exemplar som kommer att tillverkas. Motorn är en turbomatad rak fyra på 1,4 liter som ger 180 hästar och 250 newtonmeter. 0-100 km/h ska gå på 6,7 sekunder och toppfarten anges till 225 km/h.

På prislappen står det 34.600 euro.

autoevolution.com +

GRANTURISMO

10. Renault Alpine A110

Gran Turismo Magazine nr.2 2015

Drömbilen från Dieppe – Alpine-Renault – firar 60-årsjubileum i år. Det, plus det faktum att Renault utlovat en comeback för märket som man tog över 1973, har gjort att priserna på de små glasfiberbomberna skjuter i höjden.



Den 25 juni 1955 grundade Jean Rédélé Alpine och började bygga specialbilar baserade på Renaultmekanik. Han hade bra gener för ändamålet, hans pappa var Renaulthandlare i Dieppe och hade tidigare varit mekaniker åt Ferenc Szisz, Renaults första "fabriksförare" och vinnare av världens första Grand Prixtävling 1906. Alpine och motorsport är med andra ord intimt besläktade.

Rédélé hade börjat sin egen tävlingskarriär med en Renault 4CV i Monte Carlorallyt och nådde snabbt en rad framgångar. Men han ville ha en lättare bil och bad den italienske karosskräddaren Giovanni Michelotti skapa en "4CV Speciale Sport". Under tiden jobbade han vidare med en vanlig 4CV försedd med en het "1063"-maskin och en femväxlad låda. Resultatet blev bland annat klasseger i Mille Miglia – tre gånger!

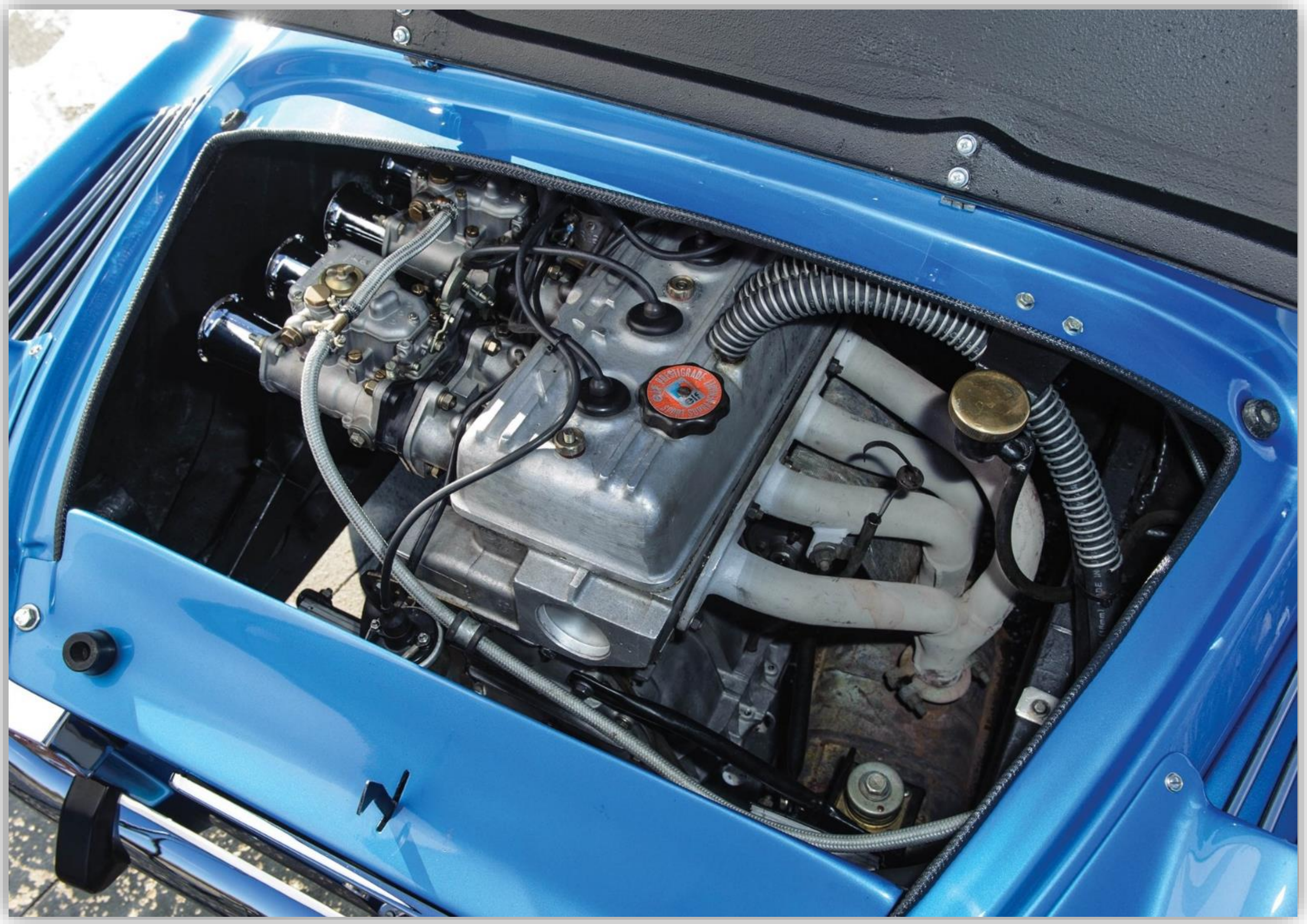
Michelottis första bil byggdes i aluminium, men Rédélé lät istället bröderna Chappe tillverka en modifierad version med kaross i glasfiberplast. Våren 1955 visade han "Alpine A106" för Renaults ledning, fick deras välsignelse och med det började Alpinehistorien – för precis 60 år sedan.

Men Rédélé var inte riktigt nöjd med formen, Michelotti gick tillbaka till ritbordet och 1956 presenterades en cabrioletversion med helt egna linjer. Det var den som kom att tjäna som inspiration till A108 som senare vidareutvecklades till A110.

Det var med hjälp av den unge formgivaren Philippe Charles, som då bara var 17 år, som A110-formen skapades. Han utgick som sagt från Michelottis cabriolet, flyttade in strålkastarna under plexiglaskåpor och lade till den smäckra takkonstruktionen.



Mitt i denna förvirring av versioner sprack samarbetet med karossmakaren Chappe & Gessalin som inte hängde med i alla turer och resultatet var att Rédélé blev tvingad att starta en egen produktion av karosser under namnet RDL.





Under hela tiden hade man förlitat sig på bottenplattan från Renault 4CV, men 1960 hände det saker. För det första körde Rédélé Tour de France Auto med prototypen till A110. Året efter debuterade också Alpines eget chassi byggt kring en kraftig centralrörsram med hjälpramar fram och bak i vilka hjulupphängningarna monterades.

Chassit var en succé från start. Förutom den sällsynt låga vikten, cirka 620 kilo för en sen 1600, var det de mycket fina köregenskaperna och den traction som svansmotorn bidrog med som skapade myten om "Porschedödaren".

Men kopplingen till Renault var inte helt okomplicerad. Flera Renaultspecialister ville vara med och leka och kravet på att både få bygga och sälja Alpinebilar växte. Efter ett misslyckat försök i Belgien kom det stora genombrottet i Brasilien. Där byggde redan Willys- Overland Renault Dauphine på licens, Rédélé såg möjligheten att expandera och lät brasilianarna sätta samman och sälja den "gamla" A108 under namnet Willys-Interlagos.

Det hela blev en framgång, cirka 1 500 bilar byggdes och förare som Emerson och Wilson Fittipaldi, Carlos Pace, med flera, lärde sig grunderna inom racing i en enmärkesserie för Alpinebilar. Senare byggdes A108 även i Mexico, Spanien och Bulgarien och så småningom fortsatte man med A110 i flera länder.

Parallellt vidareutvecklades A110 och fick allt starkare maskiner i takt med att Renault lanserade allt vassare Gordinibilar. Och det var även i A110 som Renault först testade turbomotorer. Efterföljarna A310 och V6 nådde aldrig samma framgångar, men nu är det kanske dags igen. Under Rétromobileutställningen i Paris i början av februari år 2015 påbörjade Renault 60-årsfirandet med att visa "Alpine Vision Gran Turismo", skapad för bilspelet Gran Turismo 6, men Renault har gått längre och visade den färdiga bilen.

Det var första steget mot den relansering av märket som man utlovat, och som hjälpt till att öka intresset för den mest klassiska av alla Alpinemodeller – A110 – enormt.

Prisbilden, där fina exemplar passerat miljonstrecket, förklaras främst av två faktorer. För det första av de enorma rallyframgångarna för modellen, inte minst med vår egen Ove Andersson bakom ratten. Vidare av det faktum att det byggdes relativt få exemplar.

Har man inte kört en A110 kan det komma som en chock att den är så liten, storväxta förare göre sig ej besvär. Om man dessutom kört Porsche 356 eller 911 och tror att Alpinen är ett seriöst alternativ kan man bli besviken. Inte på prestandan och köregenskaperna, istället är det kvalitetskänslan som inte riktigt är i Porscheklass.

Men är man bara ute efter att ha kul, så …

Text av Robert Petersson

Klassiker

11. Grattis Volkswagen Santana!

Publicerad 14 oktober 2009

text Carl Legelius

I dag när Stellan har namnsdag firar vi enligt Klassikerkalendern Santana, Volkswagen Santana. Och Quantum får också vara med på ett hörn.



Namnet Santana härrör som flera andra Volkswagen-namn till en vind, nämligen den kaliforniska Santa-Ana-vinden. Lustigt nog kallades Santana för Quantum i USA.

Volkswagen Santana mötte allmänheten 1981 och var i praktiken en Passat med utbyggd bakdel och en oerhört rymlig koffert. Santana kändes lite mer upmarket än systermodellen, inte minst för att den gick att få med en femcylindrig motor från Audi.

I Europa blev dock Santana ganska kortlivad, redan 1985 försvann modellnamnet och därefter kallades även sedanversionen av Passat för just Passat.

Men historien slutade inte där, Santana blev en riktig världsbil. I Kina började den tillverkas i en fabrik ägd av Volkswagen 1983 och kinesiska SAIC och såvitt vi förstått har man inte slutat än även om det är en moifierad version som säljs nu.

I Brasilien tillverkades Santana långt in på 2000-talet och i Japan byggde och sålde Nissan Santana under flera år på 1980-talet.

Även i Sydafrika, Namibia, Belgien och Argentina byggdes Santana.



Santana var tänkt som ett prisvärt alternativ i tjänstebilsklassen.



I USA såldes Santana under namnet Quantum.



Volkswagen var tidigt ute med produktion i Kina,
redan 1982 bildade man ett joint venture med kinesiska SAIC för att producera Passat.



Främsta försäljningsargumentet för Quantum var att den var tysk.



Designen har ändrats lite genom åren på den kinesiska versionen men nog ser man att det är gamla Passat b32 i botten? Detta är en -06:a.

Läs mer om: Volkswagen Santana

Feber

12. BMW M2 CS på Hockenheim

Av Bobby Green

2019-10-03 kl 10:40

Snabbare än Porsche Cayman GT4



FILM: *https://youtu.be/xP-zgTo2Li8*

I november på Los Angeles Auto Show kommer BMW att presentera en ännu hårdare version av modellen M2 som man kallar för CS = Club Sport. Det är ju ett tag kvar tills dess men redan nu får vi se bilen brumma omkring på Hockenheim, om än i ett maskerat utförande. På den välkända banan satte bilen tiden 1.55,8 vilket gör den bara 0,2 sekunder långsammare än M5 Competition och faktiskt snabbare än Porsche Cayman GT4.

Under skalet på CS sitter S55-motorn som är en dubbelturbomatad rak sexa på 3,0 liter och som även sitter i M3, M4 och M2 Competition. Här väntas den ge 450 hästar vilket är 40 fler än i Competition. Till motorn kopplas antingen en sexpetad manuell låda eller en sjustegad dubbelkopplingslåda och båda driver endast bakhjulen. CS kommer även att bli lättare då huven, taket, frontsplittern, bakvingen, backspeglarna och diffusor alla kommer att vara i kolfiber.

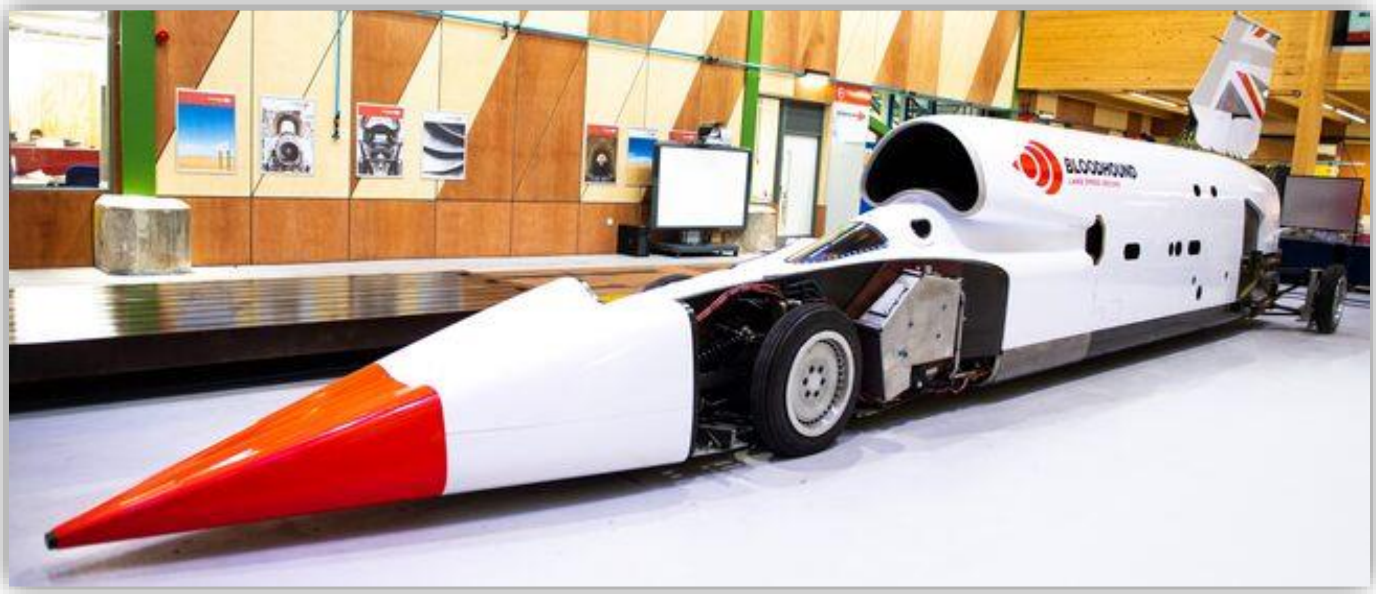


BOBBY GREEN

13. Superbilen ska slå hastighetsrekordet på land

Av Anders JS Nilsson Publicerad 5 okt 2019 09:30

Projektet Bloodhound räddades från ekonomiska problem för två år sedan, nu ska bilen sikta på att slå hastighetsrekordet på land. Först ska de testa i Sydafrika där delmålet är att nå över 500 mph (804,7 km/h).



För en tid sedan skrev vi om ”Bloodhound” som siktade på att bli världens snabbaste bil. Dock har projektet haft ekonomiska problem och räddades från ekonomisk administration förra året av entreprenör som ändrade namnet på projektet till Bloodhound LSR (”Land Speed Record”, översatt ”hastighetsrekord på land”).

Teamet åker inom kort till den sydafrikanska öknen för att påbörja sina tester. Totalt planerar de genomföra 13 testkörningar och för försök ökar de hastigheten med 50 mph (80 km/h) med målet att nå över 500 mph (804,7 km/h).

Förut har de som bäst nått 200 mph, vilket inte är i närheten av Bugatti Chiron som nyligen nådde över 300 mph.

I stället för vanliga gummidäck kommer projektet använda sig av aluminiumdiskar som däck, för att inte råka ut för en eventuell punktering. I gengäld generar diskarna inte speciellt mycket grepp vilket gör fordonet minst sagt instabil.

Världsrekordförsök om 12 månader

Bilen drivs av en EJ 200 jetmotor som byggs av Rolls-Royce och finns vanligtvis i stridplanet Eurofighter Typhoon. Motorn genererar en dragkraft på 90 kilonewton och 54 000 hästkrafter. Sedan läggs ett raketsystem till för att ytterligare öka kraften som fordonet framförs med.

– Jag har verkligen uppskattat hur teamet anammat utmaningen de senaste 12 månaderna. Det här är något vi länge har pratat om och planerat för och nu inträffar det faktiskt, säger Ian Warhurst, vd för Bloodhound.

Om testerna går som planerat ska Bloodhond försöka sig på ett hastighetsrekord land inom 12 till 18 månaders tid. Nuvarande rekordet har Thrust SSC när den körde 760,3 mph (1 223,6 km/h) som de nådde 1997.

14. Valtteri Bottas vann Japan GP i F1 och årets första VM-titel

Av Anna Andersson 2019-10-13

Ferrari hade greppet men Mercedes slog tillbaka och säkrade årets första VM-titel. ”Jag är otroligt glad över detta” jublar Valtteri Bottas



Valtteri Bottas

Ferraris Sebastian Vettel tog pole position före kollegan Charles Leclerc, men det var ingen av Ferraris bilar som kunde omvandla det försprånget i starten.

– Ljusen var tända väldigt länge och jag gjorde ett misstag, jag tappade rytmen och gjorde en usel start, säger Sebastian Vettel när han intervjuas efter målgång.

– Jag är tveksam till om ens en bra start hade hjälpt oss att vinna, Mercedes hade två bilar med i täten hela tiden och kunde därför spela mer med taktiken.

Misstaget i starten gjorde att Valtteri Bottas, Mercedes, tog ledningen och kommandot i loppet. Bakom honom kolliderade Leclerc med Red Bulls Max Verstappen redan i den andra kurvan, vilket ledde till att Leclerc tappade placeringar och Verstappen bröt loppet. Där tappade ferrari möjligheten att ha två bilar som kunde utmana om en pallplats.

Mercedes mästare - igen

I täten behöll Bottas sedan greppet om loppet och han vann Japans GP.

– Jag gjorde en väldigt bra start och hade ett mycket bra pace och detta var ett lopp jag kunde njuta av, säger Valtteri Bottas som tog sin tredje seger.

Bakom Bottas körde Ferraris Sebastian Vettel in som tvåa, han höll undan för för Lewis Hamilton. Det resultatet räckte för att Mercedes skulle säkra VM-titel för konstruktörer för sjätte året i rad.

– Jag är otroligt stolt över att vara en del av det här teamet, att vinna konstruktörs-VM sex år i rad är mycket imponerande, säger Bottas.



FILM: https://www.aftonbladet.se/a/9v0Mzl

Teamet kommer också att ta hem förarmästerskapet, när fyra deltävlingar återstår har Lewis Hamilton ett grepp om sin sjätte VM-titel

Nästa deltävling avgörs i Mexiko om två veckor.

FAKTA

Resultat Japan GP 2019

1) V. Bottas, Mercedes
2) S. Vettel, Ferrari
3) L. Hamilton, Mercedes
4) A. Albon, Red Bull
5) C. Sainz, McLaren
6) C. Leclerc, Ferrari
7) D. Ricciardo, Renault
8) P. Gasly, Toro Rosso
9) N. Hülkenberg, Renault
10) L. Stroll, Racing Point
11) D. Kvyjat, Toro Rosso
12) L. Norris, McLaren
13) K. Räikkönen, Alfa Romeo
14) R. Grosjean, Haas
15) A. Giovinazzi, Alfa Romeo
16) K. Magnussen, Haas
17) S. Perez, Racing Poin
18) G. Russell, Williams
19) R. Kubica, Williams

Förare som bröt:

20) M. Verstappen, Red Bull



15. Mercedes är världsmästare i F1 2019

13 oktober, 2019, kl. 09:36

Efter regn kommer solsken och efter en tyfon körs det F1 i Japan. I kvalet till Japans GP imponerade Ferrari genom att ta de två första startpositionerna, men stallet lyckades inte alls behålla det övertaget i racet. De förlorade segern redan i starten.



Bottas vann Japans GP

Ingen av eras förare kom av linjen i tid vilket resulterade i att Valtteri Bottas tog starten från andra startled. På en bana som är svår att köra om på gav det honom rätt förutsättningar för att också ta hem segern. Återigen vann Mercedes på Ferraris egna misstag.

Det är märkligt att Ferrari har så svårt att sätta alla detaljer. Den här gången gjorde stallet allt rätt ända fram till starten. Där lyckades varken Sebastian Vettel eller Charles Leclerc komma av linjen. Det gjorde att teamet tappade både kommandot i loppet och segern. Vettel erkände efter starten att han gjorde en miss i starten.

Leclerc dåliga start resulterade i att han och Max Verstappen var inblandade i en incident i den andra kurvan vilket förstörde söndagen för båda förarna. Domarna ska titta på incidenten efter loppet, men det hjälpte föga för att hålla Verstappens humör uppe. Han ansåg sig torpederad och var väldigt irriterad över att han missade möjligheten att köra upp en bil med en Honda-motor på prispallen i Japan.

Mercedes är världsmästare i F1 2019

Valtteri Bottas seger och Lewis Hamiltons tredjeplats gjorde att Mercedes säkrade VM-titeln för konstruktörer och det för sjätte gången i rad. Teamet har vunnit samtliga mästartitlar för både konstruktörer och förare sedan hybridmotorerna gjorde sitt intåg 2014 och kommer att göra det även i år. Det är ett mycket imponerande facit – även om jag inte kan låta bli att fundera över var Ferrari och Matti Binotto egentligen känner.

Faktum är att Ferrari har gjort så många misstag de senaste åren att Mercedes inte har fått den motståndare som ett team av deras kaliber behöver för att göra en hel säsong spännande för F1-entusiasterna.



FILM: https://youtu.be/LhUbGuI17bk

Nästa år, 2020, är sista året innan det blir en ny stor regeländring (som det ser ut nu i alla fall). För sportens skull hoppas jag att både Ferrari och Red Bull då klarar av att plocka ut max och minimera misstagen under en hel säsong – inte bara under enstaka race.

2019 har bjudit oss på många fantastiska race, men klarar Red Bull, Ferrari och kanske McLaren av att anta utmaningen 2020 kan det bli en fantastisk säsong och det över 22 lopp.

Därefter kastas alla kort om igen och ingen vet någonting om hur F1 utvecklas från och med 2021.

Vill du läsa mer om racet gör **du det här.**

Vi kan notera att

…Lewis Hamilton och Valtteri Bottas är de enda förarna som kan vinna VM-titeln i år. Efter Japans GP har alla andra förare tappat den möjligheten.

…2019 är första gången någonsin som Japans GP på Suzuka vunnits från andra startled.

…Alex Albon slutade fyra. Hans bästa resultat med Red Bull.

…Carlos Sainz, McLaren, var femma igen.

…Renault tog poäng med båda bilarna, trots att de startade på plats 15 och 16. Hela resultat-listan har du **här.**

…Jean Todt berättar om mötena med Michael Schumachers och om sin dröm att besöka ett F1-lopp tillsammans. **Du läser det här.**

…fyra F1-lopp återstår av säsongen, nästa avgörs i Mexiko den sista helgen i oktober. Då hand-lar det om kvällsrace igen och tidsomställning. Vi får en timme till.


Castrol
Kör alltid med bästa motorolja. Vi rekommenderar för REX mopeder CASTROL
med VICTORIA och SACHS motorer
KVALITETSGARANTERAD
REX
REX SPORTMASTER & REX SACHSMASTER

SLUT